N. 14.

WARSZAWA,

$\frac{\text{26 marca}}{\text{7 kwiet.}}$ 1869 roku.

Wychodzi w każdą Środę.

Redakcja przy ulicy Nowy-Świat, 28.

Expedycja i Skład Główny w Księgarni Gebethnera i Wolffa, Krakowskie-Przedmieście, 415.



OPŁATA:

Merkury:		rocz.	półr.	kwart.
w Warszawie	rub.	4	2	1
z przesyłką pocztą	„	4,50	2,25	1,12 1/2

Ekonomista i Merkury.

	rocz.	półr.	kwart.
w Warszawie	8	4	2
z przesyłką pocztą	9	4,50	2,25

Cena ogłoszeń za 5 liter 1 kopiejka.

(około 10 kop. za wiersz).

MERKURY,

dodatek tygodniowy do Ekonomisty.

TYDZIEŃ FINANSOWY.

Kwestja pokoju i wojny, żywo poruszona w Izbie prawodawczéj francuskiéj przez Thiers'a, pomimo objaśnienia Rouher'a, ani trochę wyjaśnioną nie została. Jak z jednéj strony zawzięte dowodzenie pierwszego, że Francja potrzebuje pokoju i swobód wewnętrznych, było próżném wysileniem oratorskiém, bo rzecz dowodzenia nie potrzebowała, — tak z drugiéj zapewnienie ministra stanu, że obecne położenie jest stanowczo pokojowe, było prostém powtórzeniem urzędowéj oklepanki, sprzecznéj nietylko z samym faktem coraz większego uzbrojenia, ale i z równie urzędowém tłumaczeniem tego faktu, bo tenże minister stanu uważa gotowość wojenną za niezbędny warunek bezpieczeństwa. Piękne usposobienie pokojowe, w obec którego potrzeba utrzymywać miljony bagnetów!

Król włoski przyjmując deputację neapolitańską, przybyłą dla ofiarowania mu korony obywatelskiéj, miał wspomnieć o wielkich a bliskich wypadkach; słowa te jakkolwiek zaprzeczane, narobiły hałasu. Wprawdzie Włochy najwięcéj może potrzebują pokoju, a zatrwożenie publiczności, w chwili właśnie kiedy włoski minister skarbu przeprowadza wielką operację finansową, byłoby aktem wcale niepolitycznym; ale wiadomo że Wiktor-Emanuel mniéj jest dyplomatą i politykiem jak żołnierzem i obywatelem, a przytém nie pogardza efektami.

Komisja mieszana do sprawy dróg belgijskich i traktatu handlowego z Francją, już zaczęła obrady; wchodzą do niéj: Frère-Orban, Lavalette, Forcade la Roquette i Rouher. Dzienniki niemieckie mówią o zawartym w Berlinie układzie o wyzysk centralnéj kolei belgijskiéj (Grand Central) przez kompanję pruską. Byłaby to nowa trudność dla rządu belgijskiego i nowy powód zatargu z Francją. Kwestja zburzenia twierdzy luxemburskiéj miała już być przedmiotem not dyplomatycznych; Prusy widzą nacisk Francji w zatrzymaniu pracy zburzenia właśnie wtedy, gdy pozostała część wschodnia przeciwko Prusom obrócona.

Bank angielski 2 kwietnia podwyższył raptem skup z 3 na 4%. Ani *Times*, ani *Economist*, ani publiczność, tego nie przewidzieli. Przyczyną podwyższenia jest znaczne uszczuplenie rezerwy banku, nietylko metalicznéj ale i biletowéj. Zapewne zmiana ta pociągnie za sobą i inne banki, a przynajmniéj francuski.

Ruch giełdowy w ostatnim tygodniu wszędzie prawie był słaby, wyjąwszy Wiedeń, gdzie spekulacja nadzwyczaj stała się ruchliwą i śmiałą.

Na giełdzie warszawskiéj żadna wielka zmiana nie zaszła. Pożyczka premjowa zniżyła się o 2%. Akcje drogi ż. terespolskiéj przeszły równię (100 $\frac{1}{2}$), kiedy obligacje zostały na 93; trudno usprawiedliwić tę różnicę. Kursa wexli zagranicznych trochę spadły.

STOWARZYSZENIE SPOŻYWCZE „MERKURY."

Na pierwszém zebraniu ogólném, 4 kwietnia, po odczytaniu krótkiego sprawozdania z dotychczasowych czynności pierwotnych założycieli, na wniosek przez 20 członków podpisany, a przez większość zebranych poparty, stanowczy wybór członków zarządu, sądu polubownego i delegacji rachunkowéj, odłożony został do przyszłéj niedzieli, t. j. na d. 11 t. m. i odbywać się będzie w sali Resursy Obywatelskiéj od g. 9 $\frac{1}{2}$ rano.

NADANIE (KONCESJA)
NA DROGĘ ŻELAZNĄ MOSKIEWSKO-SMOLEŃSKĄ

najwyżéj zatwierdzona 15 grudnia 1868 r.

System koncesij na drogi żelazne ruskie jest przedmiotem bardzo interesującym, a w ogóle mało znanym. Mając text urzędowy świeżéj koncesji drogi Moskiewsko-Smoleńskiéj, podajemy ją, nieco streszczając.

§ 1. Założyciele, Alexander Szepeler i dom bankierski braci Sulzbach we Frankfurcie n. M. obowiązują się, w ciągu 3-ch miesięcy po zatwierdzeniu koncesji, utworzyć spółkę akcijną do budowy, urządzenia i wyzysku drogi żelaznéj od Moskwy do Smoleńska, pod nazwą *Towarzystwa drogi ż. Moskiewsko-Smoleńskiéj*.

§ 2. Posiadanie drogi zapewnia się spółce na lat 81 od czasu otwarcia ruchu na całéj linji według § 11.

§ 3. W ciągu miesiąca po zatwierdzeniu nadania, założyciele obowiązani są wnieść 20% sumy imiennéj kapitału akcijnego, w kraju do banku państwa lub jego kantorów, albo za granicą do jednego z domów bankierskich, według wskazania ministra finansów. Z wniosku tego czynione będą wypłaty za dokonane roboty i dostawy, w porządku przepisanym § 22 co do funduszów z obligacij pozyskanych i w stosunku $\frac{1}{20}$ części wartości wykonanych robót i dostaw. Procenta od sum wniesionych, po dzień ich wydania, zaliczają się na rzecz spółki według prawideł bankowych.

§ 4. Tytułem kaucji, ma być złożona suma 600.000 rubli, z których naprzód suma 100.000 r. służy jako rękojmja dopełnienia wniosku 20% kapitału akcijnego, pod zagrożeniem utraty téj części kaucji i saméj koncesji; a po dopełnieniu tego warunku i utworzeniu Towarzystwa, całe 600.000 r. przeznaczają się na zabezpieczenie należytego w oznaczonym czasie urządzenia drogi. Kaucja może być złożona w ruskich papierach publicznych 5%, oraz w akcjach i obligacjach poręczonych, po kursie oznaczonym przy dostawach skarbowych.

Zwrot kaucji w miarę wykonania robót może nastąpić o tyle, o ile pozostająca część kaucji wynosi nie mniéj jak 5% wartości robót jeszcze nie wykonanych.

§ 5. Projekt ustawy Towarzystwa założyciele winni przedstawić ministrowi komunikacij, przed upływem miesiąca, od dnia zatwierdzenia koncesji.

§ 6. Towarzystwo zwróci skarbowi wydane ziemstwom na roboty przygotowawcze fundusze, i odbierze od nich też roboty porządkiem przepisanym przez ministrów spraw wewnętrznych i komunikacij.

§ 7. Kierunek linji, jéj długość 390 werst 340 sążni, oprócz komunikacji z dworcem drogi ż. Mikołajewskiéj w Moskwie—około 6 werst—oznaczone są w pierwotnym projekcie, przedstawionym przez ziemstwa dwóch gubernij i zatwierdzonym przez ministra komunikacij.

Towarzystwu dozwala się zmienić kierunek i profil podłużny linji, ale z zastrzeżeniem: a) ażeby ogólna długość głównéj drogi nie przechodziła werst 391; b) ażeby nie było zakrzywień o promieniu mniejszym niż 300 sążni; c) ażeby długość linij prostych między dwiema krzywemi przeciwnego kierunku, wynosiła przynajmniéj 100 sążni, a długość placów stacijnych 500 sążni; d) ażeby pochyłość nie przechodziła 0,008; e) ażeby profil podłużny między dwiema pochyłościami był nie mniejszy jak 100 sążni; f) ażeby stacje były odległe nie więcéj jak o 25 werst; g) ażeby rozjazdy na stacjach były poziome i h) ażeby wszelkie projekta robót były zatwierdzane przez ministra komunikacij.

§ 8. Roboty ziemne powinny być przygotowane na podwójną koléj, według profilu poprzecznego zatwierdzonego przez ministra komunikacij w d. 6 kwietnia 1868 r.

Mosty i kanały powinny być murowane albo metalowe, albo z obu tych materjałów. Zwierzchnia budowa drogi winna być urządzona według zatwierdzonego profilu; niższy słój balastu (piasek), winien mieć grubości 0,18 sążnia, a wyższy żwirowy 0,04 sążnia. Podkłady w ilości 1490 na werstę pojedyńczéj drogi, z rozpiłowanych podłużnie kloców, średnicy 0,13 do 0,145 sążnia, mają być długie 1,17 sążni.

Koléj będzie pojedyncza z rozjazdami, których ogólna długość wynosić ma nie mniéj jak $\frac{1}{5}$ całéj drogi. W następstwie, kiedy przychód (dochód surowy) drogi dojdzie do 9000 r. na werstę, rząd może zażądać ułożenia drugiéj kolei.

Szyny mają być dobrego gatunku i ważyć 26 f. na stopę bieżącą.

Domy stacijne I i II klasy, oraz pomieszczenia na parowozy i warstaty, winny być murowane, inne budowle mogą być drewniane na murowanych fundamentach.

Tabor powinien się składać przynajmniéj z 65 parowozów, 130 wagonów osobowych i 975 towarowych z platformami. Próżny wagon osobowy ma ważyć nie mniéj jak 28, a towarowy 31 tonn; razem z ładunkiem powinno przypadać na każdą oś ciężaru nie więcéj jak 12 tonn. Osobowe wagony winny być 6-kołowe, towarowe mogą być i 4-kołowe.

§ 9. Stacij ma być nie mniéj jak 21, z tych:

I klasy (w Moskwie)	1	przestrzeni. . .		173 sąż. kw.
II „	5	„	każda	133,5 „
III „	4	„	„	41,3 „
IV „	11	„	„	35,9 „
	21			

W miejscu zetknięcia drogi m.-smoleńskiéj z orłowsko-witebską, t. j. w Smoleńsku, dozwala się mieć spólną stację, jeśli w téj mierze nastąpi porozumienie dwóch towarzystw, zatwierdzone przez ministra komunikacij.

§ 10. Towarzystwo urządzi na całéj linji telegraf elektro-magnetyczny o 2-ch drutach, potrzebny dla zapewnienia regularności ruchu, oraz aparaty pośrednie i przenośne.

Zarząd telegrafów, w razie uznania potrzeby, może urządzić swoje druty na słupach telegrafu towarzystwa i zastrzega bezpłatną ich ochronę.

§ 11. Roboty mają być zaczęte w ciągu 6-u miesięcy, a cała droga zbudowana i otwarta przed upływem 3 lat od daty zatwierdzenia koncesji; tylko w razie wojny, blokady i t. p. wypadków siły większéj, może nastąpić stosowne przedłużenie terminu.

§ 12. Towarzystwo używa praw robotom rządowym służących, a między innemi prawa wywłaszczenia i zajęcia gruntów i zabudowań pod budowę drogi potrzebnych. Przestrzenie rządowe nie uprawiane ani wydzierżawiane i bezleśne, oddawane będą na ten cel towarzystwu bezpłatnie. Na takich przestrzeniach wolno też towarzystwu brać bezpłatnie na rzecz budowy drogi, materjały surowe jak kamień, piasek, glina, wapno.

§ 13. Towarzystwo zobowiązuje się przyjąć od rządu $\frac{1}{3}$ część potrzebnéj dla urządzenia drogi ilości szyn, parowozów i wagonów towarowych, po cenach z dostawą do Moskwy:

za szyny	*po rubli* 1,47	za pud
„ parowóz	„ 755,12	za tonnę czyli r. 12 za pud
„ wagon towarowy kryty z hamulcem.	1520,70	za sztukę
„ bez hamulca	1397,95	
„ platformę z hamulcem	1288,55	
„ bez hamulca	1171,85	

Wreszcie towarzystwo zobowiązuje się potrzebną ilość szyn, parowozów i wagonów nabywać w Rosji, w miarę ich dostarczenia przez fabryki krajowe. Gdyby zaś dostarczenie w czasie właściwym okazało się niemożebném, wtedy za złożeniem deklaracij przynajmniéj od trzech wiadomych fabrykantów, minister komunikacij zezwoli na sprowadzenie bez cła z zagranicy pozostałéj do uzupełnienia oznaczonéj § 8 ilości tych przedmiotów. Wszelkie inne przedmioty do budowy drogi sprowadzane, ulegają ogólnym przepisom taryfy.

§ 14. Towarzystwo uwalnia się od stempla i innych opłat, tak przy jego zawiązaniu jak i przy wypuszczeniu akcij i obligacij. Przy sporządzeniu aktów o nabycie gruntów pod budowę drogi używać ma stempla prostego (nie szacunkowego).

§ 15. Przed otwarciem drogi lub jéj oddziału, towarzystwo przedstawia o tém ministrowi komunikacij, który zarządza obejrzenie i sprawdzenie robót.

§ 16. Niewykończenie pewnych szczegółów, jak np. urządzenia stacij, ozdób, pomalowania mostów i t. p., według uznania ministra komunikacij, nie stanowi przeszkody do otwarcia drogi, z tém jednak, że późnieisze wykończenie nastąpić winno kosztem funduszu budowlanego towarzystwa (§ 20).

Po otwarciu drogi, ruch ma być utrzymywany ciągle w rozmiarach objawiającéj się potrzeby i z zachowaniem warunków bezpieczeństwa.

§ 17. Taryfa opłat za przewóz ma być ułożona według klas miejsc osobowych i kategorij przedmiotów. Projekta taryfy również jak przepisów dla służby drogowéj winny być przedstawione na zatwierdzenie ministra komunikacij. W każdym razie najwyższy stopień (maximum) opłaty, nie może przechodzić normy przyjętéj w taryfie głównego towarzystwa dróg ż. ruskich.

Po dojściu diwidendy na akcje do 15%, rząd może zażądać od towarzystwa stosownego obniżenia taryfy.

§ 18. Opłata za przewóz wojska i wszelkich bagaży i ciężarów wojskowych, oraz aresztantów, obniża się o 75% w stosunku do taryfy.

§ 19. Przewóz korespondencji pocztowéj, wraz ze służbą, uskutecznia się bezpłatnie przy każdym pociągu osobowym, w wagonach specjalnych przez zarząd pocztowy urządzonych, a przez towarzystwo w ruchu utrzymywanych. W razie niedostarczenia wagonu pocztowego udziela się miejsce, 3 sążnie długości, w zwyczajnym wagonie.

Władze rządowe mogą żądać pociągów nadzwyczajnych. Żądania takie czynione być winny za pośrednictwem komisarza drogi i w miarę możności na 12 godzin naprzód. Opłata za pociąg nadzwyczajny oznacza się na r. $1,^{50}$ za werstę. W pociągu nadzwyczajnym ma być jeden wagon I klasy, jeden III klasy, jeden bagażowy i platforma; w razie zażądania większéj liczby wagonów opłata za dodatkowe uiszcza się według taryfy. Szybkość pociągów nadzwyczajnych oznacza postanowienie ministra komunikacij.

§ 20. Kapitał towarzystwa oznacza się na 21.156130 rubli metalicznych. Suma ta realizuje się w $^1/_4$ części przez wypuszczenie akcij, a w $^3/_4$ przez obligacje.

Na sumę imienną obligacij, przedstawiających $15.867097,^{50}$ rubli metalicznych, rząd poręcza towarzystwu 5% czystego dochodu i $^1/_{10}$% na umorzenie, licząc od dnia wypuszczenia obligacij. Warunki emisji akcij i obligacij ustanawia minister finansów po porozumieniu z towarzystwem.

Kapitały realizowane przez obligacje wpływają na imię rządu do Banku państwa, lub zagranicznych banków, za zgodą ministra finansów; procenta zaliczają się na rzecz towarzystwa. Sumy składane zagranicą mogą być przelewane do instytucji krajowéj, z tém zastrzeżeniem, że przy wypłatach za dokonane roboty rząd trzymać się będzie waluty metalicznéj wykazu szacunkowego robót i płacić biletami kredytowemi po ostatnim kursie giełdowym.

§ 21. Akcje i obligacje w sumie imiennéj mogą być wypuszczane na monetę angielską, francuską, pruską i holenderską, licząc 1 f. ster. =25 fr. $=6,^8$ tal. $=11,^8$ guld. hol.

Towarzystwo zawiadamia rząd o wysokości sum wypuszczonych w każdéj monecie tytułów; opłata procentów i funduszu umorzenia za granicą uiszcza się w tychże monetach; dla kontroli emisij ze strony rządu, każda obligacja i liberowana akcja ma być podpisana przez pełnomocnika rządowego.

§ 22. Do rozrachunku z towarzystwem, przy wypłatach z funduszu obligacij za wykonane roboty, za zasadę służyć mają: wykaz szacunkowy (przez ministra kom. zatwierdzony) i opis robót przez inspekcję rządową poświadczony. Wykaz szacunkowy winien obejmować cały kapitał imienny. Procenta od obligacij wchodzą do wykazu i wypłacają się okazicielom co pół roku z kapitału budowy. Wypłaty za roboty mogą być czynione co miesiąc, nie częściéj. Z funduszu ze sprzedaży obligacij pochodzącego wydaje się $^3/_4$ wartości robót wykonanych, obliczonéj według wykazu szacunkowego. Prócz tego z tegoż funduszu towarzystwo może miéć udzielone awanse na zastaw papierów publicznych, akcij i obligacij przez rząd poręczonych.

§ 23. Dla zapewnienia regularnéj opłaty 5% od obligacij i $^1/_{10}$% na umorzenie, rząd wydawać będzie towarzystwu, na 15 dni przed terminem opłaty, sumę brakującą do raty półrocznéj, towarzystwo zaś o ilości tego braku uprzedzić winno na dni 40 przed terminem.

Sprawdzenie rachunków drogi i czystego dochodu dopełnia rząd w końcu roku przez osobną komisję, któréj zarząd winien złożyć księgi i dostarczyć potrzebnych objaśnień. Jednocześnie odbywa się rewizja awansów pochodzących z tytułu poręczenia rządowego, i jeśli awans w pierwszém półroczu przechodził brak rzeczywisty, to przewyżka potrąca się z raty drugiego półrocza.

§ 24. Wszelkie wypłaty skarbowe z tytułu poręczenia uważają się jako zaliczenia do zwrotu z najbliższych zysków po nad dochód poręczony; połowa mianowicie téj przewyżki przeznacza się na zwrot zaliczeń z procentem 4%, aż do zupełnéj spłaty tego długu.

§ 25. Na kapitał zapasowy (rezerwę) towarzystwo może oddzielać z czystego zysku przez pierwsze dziesięć lat po 5%, a następnie po 2%, przed wydzieleniem funduszu na procenta i umorzenie, oraz na zwrot zaliczeń skarbowi. Kapitał ten nie może przewyższać milona rubli, dopóki skarb dopłaca poręczone procenta. Służy on na potrzeby nieprzewidziane; a po ustaniu koncesji rozdziela się między akcjonarjuszami.

§ 26. Kontrola rządowa i nadzór nad budową i wyzyskiem ustanawia się według przepisów wydanych dla prywatnych dróg ż. w Rosji. Minister komunikacji wyznacza osobną inspekcję; a po upływie każdego roku dla sprawdzenia rachunków i ustanowienia czystego dochodu wyznacza się komisja z urzędników ministerstw komunikacij, skarbu i kontroli państwa. Przed 1-m listopada składa towarzystwo departamentowi dróg żelaznych swój budżet na rok przyszły, a przed 1-m lutego sprawozdanie.

§ 27. Na koszta nadzoru rządowego towarzystwo ma płacić w czasie budowy po 70 rubli od wersty, a po otwarciu drogi $^1/_2$% od przychodu.

§ 28. Zarząd składa się z 4-ch dyrektorów; urzędować ma w jednéj ze stolic lub w mieście położoném na linji. Część techniczna w czasie budowy porucza się głównemu inżenierowi, a po otwarciu ruchu osobnemu zawiadowcy.

§ 29. Towarzystwo może wybierać służbę z pomiędzy krajowców i cudzoziemców, byle tylko osoby mające styczność z publicznością znały język ruski.

§ 30. Uchybienia względem rządu lub publiczności pociągają odpowiedzialność i w pewnych razach dymisję winnych.

§ 31. W razie nie wykończenia robót w terminie § 11 oznaczonym i w ogóle nie spełnienia zobowiązań, minister komunikacij daje towarzystwu ostrzeżenie, a po 6-u miesiącach drugie, i jeśli po upływie drugiego terminu 6-miesięcznego skutek nie zostanie osiągnięty, wtedy rząd zajmuje w swe posiadanie kaucję, roboty i materjały, ocenia je przez biegłych, potrąca sumę zrealizowaną za obligacje,—i resztę spłaca licząc na funty ster. w papierach 5$^0/_0$-wych po kursie giełdowym. Koszt robót nieużytecznych nie przyjmuje się.

§ 32. Po upływie 20 lat po 3-letnim terminie, wyznaczonym na roboty, rząd ma prawo wykupić drogę. Cena wykupu oznacza się z przecięcia zysku 7-u ostatnich lat za wyłączeniem 2-ch najmniéj korzystnych. Suma ta dochodu normalnego nie może jednak być niższa od dochodu ostatniego roku, ani od cyfry poręczonego dochodu od obligacij (§ 20). Dochód normalny kapitalizuje się z 5$^0/_0$ za czas pozostały do upływu koncesji,—i tym sposobem otrzymana cyfra stanowi dług skarbu, który ma być spłacony towarzystwu na fun. ster. 5$^0/_0$-mi papierami przez umorzenie.

§ 33. Po terminie koncesji rząd wchodzi bezpłatnie w posiadanie drogi z całym jéj majątkiem, płacąc tylko za część taboru (parowozy z tenderami i wagony), o ileby ten okazał się większym nad umówiony i za zapasy opału i materjałów remontowych. Majątek towarzystwa, nabyty nie dla drogi, zostaje jego własnością, i tylko gdyby rząd ustępstwa jego zażądał, winien mu być ustąpiony bądź drogą układu, bądź według [oszacowania biegłych.

§ 34. W wypadkach niniejszą koncesją nieprzewidzianych, towarzystwo ulega ogólnym przepisom, zwłaszczą dotyczącym spółek akcyjnych i prywatnych dróg żelaznych.

(*Podpisali z jednéj strony przedsiębiercy, z drugiéj ministrowie komunikacij i finansów*).

STAN OPERACIJ BANKU POLSKIEGO.

	w d. 20 marca	w ciągu 2 tygodni przybyło	w ciągu 2 tygodni ubyło	w d. 3 kwiet.
	r	u	b l	i
1. Skup. Portfel wexli kraj. w Warsz.	2.414.299. 49	266124, 06	413534, 02	2.266.889, 53
1. Skup. Portfel wexli kraj. w Łodzi	449 479, 52	49478, 97	37183, 69	461.774, 80
1. Skup. Portfel wexli kraj. w Włocł.	514.329, 91$^1/_2$	42788, 60$^1/_2$	47215, 52$^1/_2$	509.902, 99$^1/_2$
„ zagranicznych	313 837, 50	324058, 78	205901, 24	431.995, 04
2. Zaliczenia na papiery publiczne	495.014, .	14722, .	21408, .	488.328, .
3. Pożyczki na zastaw towarów a) wełny	109.192, 60	.	.	109.192, 60
3. Pożyczki na zastaw towarów b) in. tow.	262.049, 71	2684, 11	1297, 93	263.435, 89
3. Pożyczki na zastaw kosztowności	832 704, 94	6539, 02	9954, 43	829.289, 53
4. Otwarte kredyta	4.316.590, 16$^1/_2$	462411, 55	981031, 74	3.797.969, 97$^1/_2$
5. Kasa Monety srebrne	2.588.301, 84$^3/_4$	.	2032, 84	2.586.269, 00$^3/_4$
5. Kasa „ złote	43.967, 58$^1/_2$	.	.	43.967, 58$^1/_2$
5. Kasa Bilety Banku Polskiego	683.571, .	.	48000, .	635.571, .
5. Kasa „ Kred. Cesarstwa	1.368.090, .	577182, .	.	1,945.272, .
Łącznie (5)	4.683.930, 43$^1/_4$	527149, 16	.	5.211.079, 59$^1/_4$

KURSA GIEŁDY.

w tygodniu 2 marca—3 kwietnia 1869 r.

	Stopa $^0/_0$	RÓWNIA (*pari*)	Poniedz. 29 marca święto	Wtorek 30	Środa 31	Czwar. 1 kwiet.	Piątek 2	Sobota 3	Stosunek do równi na 100
			R	u	b	l	e		
1. Papiery publiczne.									
a) Rządowe.									
Obligi Skarbowe (r. 100. 150 500).	4	100	.	.	80,50	80,50	80,50	.	80$^1/_2$
Polskie. Obligacje cząstk. (zł. 500) z kup.	4	75	.	.	.	.	104	.	138$^2/_3$
Polskie. Cert. ban na obl. cz. *A* (z.300) z k.	5	45	.	.	.	.	52	.	115$^1/_2$
Polskie. „ „ „ *B* (z. 200)	0	30	.	.	.	.	27	.	90
	5	30	.	.	.	.	34	.	113$^1/_3$
Polskie. Dow. Kom. Cen. Lik. (róż. sumy)	0	100	.	.	.	.	*49	.	*49
Polskie. Listy likw. (r. 100. 250. 500. 1000)	4	100	.	70,68	70,67	70,67	70,83	70,65	70$^2/_3$
kupon	.	.	.	.	.	.	.	1,35$^5/_9$	.
Ruskie. 5-ta pożyczka (500)	5	100	.	.	.	.	84	.	84
Ruskie. Pożyczka premjowa z 1864 r.	5	100	.	156	161	.	160	160	160
Ruskie. „ „ z 1866 r.	5	.	.	153	157	155	158	155,50	155$^1/_2$
Ruskie. Metaliki (300) lutowe	4	100	.	.	.	.	.	.	.
Ruskie. Metaliki (300) sierpniowe	4	100	.	.	.	.	.	.	.
Ruskie. Bilety banku Pańs. (100 i wyżéj)	5	100	.	.	.	.	*89,25	.	89$^1/_4$
b) Towarzystw i Spółek.									
Polskie. Listy Zast. (30, 75. 150. 750. 3000	4	100	.	87,92	87,92	.	.	.	87$^9/_{10}$
Polskie. „ „ „ ser. 2	4	100	.	82,92	82,92	82,91	82,90	82,89	82$^8/_9$
kupon	.	.	.	.	.	.	.	1,11$^1/_9$	.
Polskie. Obligi Tow. Kred. Ziemskiego	5,475	100	.	99,17	99,17	99,17	99,17	99,17	99$^1/_6$
Polskie. Akcje Dr. Żel. W-W. (100)	diw.	60	.	.	.	.	*67	.	*111$^2/_3$
Polskie. „ „ W-B. (100. 150)	4	100	.	.	.	.	.	*68,50	*68$^1/_2$
Polskie. „ „ Teresp. (100)	5	100	.	101	.	.	100,50	100,50	100$^1/_2$
Polskie. Obligacje „	5	100	.	.	.	.	93	.	93
Polskie. Akcje „ Łodzk. (100)	5	100	.	89,50	.	89,50	89,50	89,50	89$^1/_2$
Rus. Ruskie listy zastawne	5	.	.	.	96,67	96,25	96,25	96	96
Rus. Akcje Gł. Tow. Dr. Ż. (125)	5	125	.	.	.	.	124,25	.	99$^3/_5$
Rus. Obligacje „ „	4$^1/_2$	100	.	.	.	.	.	.	.
2. Wexle.									
Berlin (Tal. 100) 2 mies.	.	92,857	.	110,70	110,55	110,55	110,55	110,55	119$^1/_{20}$
Gdańsk (100) „	.	92,857	.	110,70	110,40	110,40	.	.	118$^8/_9$
Hamburg (M. B. 300) „	.	140,855	.	.	.	.	*168	.	*119$^1/_4$
Londyn (Ł. 1) 3 „	.	6,304	.	.	7,56	.	7,54$^1/_2$	.	119$^2/_3$
Paryż (Fran. 300) 2 „	.	75,214	.	.	.	.	.	.	120
Wiedeń (Gul. 150) „	.	92,857	.	.	89,10	90,22$^1/_2$	.	.	96
Petersburg (Rub. 100) 1 „	.	100	.	.	99	.	.	.	99
3. Monety.									
Półimperjał	.	5,15	.	.	.	.	6,18	.	120
Napoleondor	.	5							
Dukat holenderski	.	3	.	.	.	.	3,60	.	120
Rubel srebrny	.	1							
Talar pruski	.	0,92.857							
Gulden austrjacki (papierowy)	.	0,62.906							

STOPA SKUPU:	Warszawa	Londyn	Paryż	Wiedeń	Berlin	Frankfurt	Amsterd.	Hamburg
bankowa:	6$^0/_0$	4	2$^1/_2$	4	4	2$^1/_2$	2$^1/_2$	—
giełdowa:	—	2 (3)	1$^1/_2$	4	2$^1/_2$ (3)	1$^3/_4$ (2)	2$^1/_2$	1$^3/_4$

W drukarni Gazety Polskiéj.— Za pozwoleniem Cenzury Rządowéj.—Redaktor, Antoni Nagórny.